COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 17.5.2018
SWD(2018) 191 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/… et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009

{COM(2018) 286 final} - {SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final}

Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact concernant la révision du règlement (CE) nº 661/2009 sur la sécurité générale et du règlement (CE) nº 78/2009 sur la protection des piétons

NOTE: Prière de noter que la longueur totale du résumé ne devrait pas dépasser deux pages (à 1500 caractères/page)

A. Nécessité d'une action

Pourquoi? Quel est le problème abordé? 11 lignes maximum

Dans l'UE, la sécurité routière est abordée dans le cadre d'une approche intégrée (p. ex. contrôle de l'application de la réglementation, formation des conducteurs, sécurité des véhicules et des infrastructures). Depuis 2001, le nombre de victimes d'accidents de la route a été considérablement réduit. Depuis peu, une stagnation s'observe. Certains États membres font même état d'une augmentation sur plusieurs années consécutives. En l'absence de nouvelles initiatives concernant la sécurité routière en général, les effets en termes de sécurité produits par l'approche actuelle ne pourront sans doute plus compenser la hausse des volumes de trafic. Avec encore plus de 26 000 morts et près de 250 000 blessés graves par an, de nouvelles actions dans ce domaine doivent être envisagées. S'agissant des usagers de la route, il est nécessaire de mieux protéger ceux qui sont les plus vulnérables, c'est-à-dire les piétons, les cyclistes et les personnes âgées ou de petite taille. Parmi les autres questions retenant l'attention, il convient de citer, par exemple, les exemptions des essais de collision pour les tout-terrains de loisir (SUV), ainsi que l'électrification prévue du parc automobile et ses risques pour la sécurité. De manière générale, ces objectifs peuvent être atteints par des améliorations dans plusieurs domaines d'action (p. ex. infrastructures et formation) et, en ce qui concerne cette initiative spécifique, en améliorant les dispositifs de sécurité des véhicules, pour autant que l'approche retenue soit cohérente pour toutes les catégories de véhicules pertinentes.

Quels objectifs cette initiative devrait-elle atteindre? 8 lignes maximum

Objectif général: Soit éviter complètement les accidents et donc diminuer leur nombre total, soit réduire la gravité des accidents non évités, de telle sorte que, dans chaque cas, il y ait moins de décès et de blessures graves.
Objectif spécifique nº 1: Faire en sorte qu'il en soit ainsi pour les accidents entre des véhicules ou entre des véhicules et d'autres obstacles.
Objectif spécifique nº 2: Faire en sorte qu'il en soit ainsi pour les accidents entre des véhicules et des piétons/cyclistes.

Quelle est la valeur ajoutée d'une action à l'échelle de l'Union? 7 lignes maximum

Si des mesures visant à faire face aux problèmes de sécurité routière devaient être prises individuellement par les États membres au niveau national, en imposant des prescriptions spécifiques supplémentaires et non harmonisées en matière de performances de sécurité des véhicules, il y aurait un risque particulier de créer des obstacles à la libre circulation des véhicules à moteur dans l'Union, ce qui aurait des répercussions négatives tant sur les citoyens que sur les opérateurs économiques. En outre, une action au niveau de l'UE permet une approche plus efficace et mieux intégrée avec d'autres politiques de sécurité routière de l'UE dans le cadre du troisième paquet sur la mobilité.

B. Solutions

Quelles sont les options législatives et non législatives qui ont été envisagées? Y a-t-il une option privilégiée ou non? Pourquoi? 14 lignes maximum

Trois options législatives, de nature cumulative, ont été envisagées, tandis qu'une approche autorégulatrice a été écartée à un stade précoce. Des options non législatives n'ont pas été envisagées. Les options sont les suivantes:
1) Généralisation de dispositifs de sécurité matures et largement disponibles
2) Introduction de dispositifs de sécurité largement disponibles et moins couramment disponibles en tant qu'équipement standard
3) Introduction d'un ensemble complet de dispositifs de sécurité stimulant l'innovation
Toutes les options stratégiques prennent en considération divers points de la législation relative à la sécurité des véhicules, dont chacun couvre un problème de sécurité spécifique, les options 1 et 3 prenant en compte

respectivement le moins grand et le plus grand nombre de domaines et de problèmes liés à la sécurité. De manière générale, la première option couvre des mesures et technologies efficaces qui sont déjà largement disponibles sur toute une série de voitures courantes. La deuxième option met, en plus, l'accent spécifiquement sur des technologies potentielles obligeant les constructeurs de véhicules à aller légèrement au-delà de ce qui est actuellement disponible sur le marché pour des véhicules qui ne sont pas d'entrée de gamme. Le choix privilégié pour toutes les catégories est l'option 3. Cette option devrait permettre d'éviter le plus grand nombre de décès et de blessures graves pour les occupants des véhicules, les piétons et les cyclistes, et ce à un coût global acceptable. Elle garantit également une approche cohérente et non discriminatoire pour toutes les catégories de véhicules.

Qui soutient quelle option? 7 lignes maximum

L'industrie automobile est clairement favorable à l'option 1, car celle-ci a le moins d'implications pour les nouveaux modèles de véhicules, tout en présentant des avantages acceptables en termes de sécurité, en particulier pour les véhicules légers. Les constructeurs de véhicules pourraient également soutenir l'option 2, à l'exception de quelques mesures dont ils remettent en question l'efficacité. L'option 3 recueille le soutien du Parlement européen, des États membres, des organisations de promotion de la sécurité ainsi que des fournisseurs de l'industrie automobile, et semble soutenue par le grand public également.

C. Incidences de l'option privilégiée

Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)? 12 lignes maximum

Au cours de la période d'évaluation (2021-2037), l'option privilégiée (option 3) devrait avoir les effets suivants par rapport au scénario dans lequel aucune mesure législative ne serait prise pour renforcer les prescriptions en matière de sécurité des véhicules:
Décès évités: 24 794, correspondant à une réduction de 16,0 % pour les occupants des véhicules (lors de chocs frontaux, latéraux ou arrière) et à une réduction de 14,4 % pour les piétons et cyclistes (heurtés par l'avant, le côté ou l'arrière d'un véhicule).
Blessures graves évitées: 140 740
Avantages en valeur actualisée: 72,8 milliards d'euros
L'incidence de l'option privilégiée sur les utilisateurs de véhicules, les piétons, les cyclistes, les équipementiers et les États membres est, dans tous les cas, considérée comme fortement positive.
La comparaison des incidences fait apparaître une amélioration sensible de la sécurité des occupants des véhicules ainsi que de la protection des cyclistes et des piétons. Les fournisseurs de l'industrie automobile bénéficient d'une augmentation des ventes de systèmes et de composants de sécurité, ainsi que d'un encouragement aux technologies innovantes et aux activités de R&D. Les consommateurs peuvent bénéficier de primes d'assurance réduites. Les États membres peuvent escompter une diminution des besoins en services d'urgence et une réduction de l'encombrement des routes.

Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)? 12 lignes maximum

Au cours de la période d'évaluation (2021-2037), l'option privilégiée (option 3) devrait avoir l'effet suivant:
Coûts en valeur actualisée: 57,4 milliards d'euros
L'incidence de l'option privilégiée sur les constructeurs de véhicules est considérée comme fortement négative, en raison des coûts et des efforts qui sont nécessaires de leur côté pour améliorer les performances de sécurité des véhicules.
L'augmentation initiale des coûts, lesquels se réduisent au fil du temps, pour le constructeur de véhicules est estimée à 516 EUR par voiture particulière, à 521 EUR par camionnette et véhicule utilitaire léger, à 970 EUR par autobus et à 1 013 EUR par camion. Les données historiques montrent qu'il est peu probable que ces coûts soient entièrement répercutés sur le consommateur final. Toutefois, les utilisateurs de véhicules peuvent être confrontés à des coûts de réparation plus élevés.

Quelle sera l'incidence sur les entreprises, les PME et les microentreprises? 8 lignes maximum

Aucune incidence majeure sur les PME n'est attendue, même si certaines d'entre elles peuvent bénéficier d'une augmentation de la demande, dès lors qu'elles font partie de la chaîne de valeur des fournisseurs de l'industrie automobile. Les PME achetant des véhicules pourraient être confrontées à des prix d'achat plus élevés, bien que cela ne soit pas attendu (voir ci-dessus). Les PME utilisant des véhicules utilitaires légers pour le transport de personnel, d'outils, de colis, etc. bénéficieront d'un niveau égal de performance requis en matière de sécurité des véhicules.

Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales? 4 lignes maximum
Il ne devrait y avoir aucune incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales.
Y aura-t-il d'autres incidences notables? 6 lignes maximum
Non. Même si l'initiative devrait également avoir des incidences sur l'environnement, celles-ci ne seront, en principe, pas importantes.
D. Suivi
Quand la législation sera-t-elle réexaminée? 4 lignes maximum
Afin de rendre le nouveau règlement résistant à l'épreuve du temps, il a été jugé plus approprié d'aborder tout réexamen de ces règles relatives à la sécurité des véhicules d'une manière plus dynamique, notamment en relation avec le progrès technique général et l'apparition de nouveaux besoins en matière de sécurité. Dans ce contexte, les évolutions de la réglementation internationale au sein de la CEE-ONU ainsi que la nécessité fréquente d'adapter ces règles ont tendance à déclencher ce processus de réexamen automatiquement.